Konto P. K. O. 180.374. Opłata pocztowa uiszczona gotówką



DROGOWIEC

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW DRÓG KOŁOWYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ IM. MARSZAŁKA JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO

Nr. 11 — 12 (32 — 33) LISTOPAD — GRUDZIEŃ 1936 R. ROK IV.

Gdy się Chrystus rodzi...

Zbliżamy się do tego dnia w którym serca nasze, mają rozpalić płomień wzniosłych i ofiarnych uczuć, w którym mamy zaczerpnąć ze skarbnicy Mocy i Miłości nowych twórczych sił.

Gwiazda Betleemska, ten tak drogi nam Symbol, ten znak który mówi, że chociaż wszystko się kończy. ona świeci rok rocznie, niezmiennie, wskazując nadchodzące święto Narodzin Chrystusa Pana.

W dniu tym tak uroczystym, myśl nasza biegnie do Was Kochani Koledzy i ogarnia stopniowo to wszystko, co nazwaćby można historją naszego wczorajszego i dzisiejszego bytowania.

Cóż mamy w dniu tak uroczystym życzyć Wam Kochani Koledzy, kiedy po wszystkich krańcach Rzeczypospolitej polskiej rozbrzmiewa pieśń „Bóg się rodzi..." kiedy przy stole wigilijnym, opłatkiem symbolicznym nasi najbliżsi dzielić się będą.

Obowiązkiem naszym, stojąc na straży interesów Waszych wszczepić Wiarę nadludzką w lepsze Jutro.

W troskach codziennych, w codziennym zmaganiu się z twardą rzeczywistością niechaj Wiara stworzy cud gigantycznej siły, da moc i otuchę do przetrwania tych ciężkich czasów.

Z Chrystusową wiarą, z odwieczną wiarą, co tylu nawałnicom i burzom oprzeć się zdołała, życzymy Wam Kochani Koledzy szczęścia i powodzenia w pracy.

Życzymy wszystkim, aby nareszcie nastał oczekiwany prawdziwy spokój Chrystusowy, abyśmy poprzez codzienny znojny trud w harmonijnym wysiłku, budowali lepsze Jutro.

Aby wielka idea Chrystusowa przeniknęła wszystkie komórki naszego życia zbiorowego.

Aby Bóg-Chrystus zatryumfował w całej pełni, zwyciężając Szatana Wyzysku, Egoizmu i Molocha brutalnej przemocy.

Bo w mroźną, grudniową noc, rodzi się znów ta wiarą i nadzieja, że w zgodnym wysiłku w szlachetnej intencji buduje się nowe wartości. W kłębowisko pogmatwanych spraw, pomieszania wszelkich pojęć, przewartościowania wszelkich wartości uderza potężna pieśń... Gdy się Chrystus rodzi...

I w serca nasze wstępuje nowa otucha i wiara co zagrzewa nas do nowych twórczych wysiłków, do pracy dla wszystkich, dla dobra wspólnego, pozwalając acz powoli zbliżać się do wspólnego celu szczęścia Ludzkości.

Zarząd Główny
i Redakcja

Od Redakcji

Po dłuższej przerwie w wydaniu „Drogowca" w pierwszym półroczu roku bieżącego, nasz Organ prasowy zaczyna wychodzić regularniej. Pod nową redakcją numer niniejszy jest IV-tym z kolei. Okres jeśli chodzi o miesięcznik zakrótki, aby pismo nabrało zdecydowanego o pewnej tradycji kierunku.

Ale jednocześnie okres zupełnie dostateczny, aby podsumować choć szkicowo wysiłki Zarządu Głównego i Redakcji, wysiłki zmierzające do utrwalenia i wzmocnienia wiązadeł organizacyjnych naszego Związku.

Jeśli więc ze wszystkich stron od Kolegów zrzeszonych w naszej Organizacji słyszeliśmy nawoływania do wydawania „Drogowca", jeśli przerwa w czasie od m-ca lutego do maja spowodowała przejściowe, lokalne osłabienie organizacyjne, jeśli zaś z drugiej strony w czasie od m-ca maja do chwili obecnej, namacalnie, aż nadto namacalnie, wyczuwa się wybitną prężność pracy społecznej w naszym Związku, poprawę i gospodarczo-finansową i organizacyjną, to śmiemy twierdzić, że pewną zasługą, nieznaczną cegiełkę, trochę trudu, pracy, taktu i rozwagi w ten ogólny dorobek do rzucił i nasz organ prasowy „Drogowiec".

Staraliśmy się konsekwentnie i z uporem po wytknąć sobie prosty, aż nadto prosty i jasny cel *„służenie Państwu i Zrzeszonym"*.

Staraliśmy się konsekwentnie i z uporem po przez 3 kolejne numery „Drogowca" (Nr. 5-6, Nr. 7-8 i Nr. 9-10) zadokumentować, podkreślić i uwypuklić nasze „Credo" związkowe.

Fundamentem naszej pracy był Czyn.

Pragnęliśmy stworzyć kult czynu. Odgrodzić się żelbetonowym murem od demagogii, powodzi haseł, blagi dziennikarskiej i taniej, a łatwej popularności.

Dokumentowaliśmy swą wolę, jako zapowiedź czynu.

Nie rzucaliśmy słów na marne. Postanowiliśmy być oszczędni w słowach i obietnicach.

Pragnęliśmy być organem prasowym poważnym, w całym słowa tego znaczeniu.

Wierzyliśmy, że interes Państwa jest zgodny i zbieżny z interesami świata pracy, to też w akcji ogólno państwowej w trzech kolejnych numerach znów zabieraliśmy publicznie głos.

Wierzyliśmy, że na krzywdzie pracowniczej, na niesprawiedliwości społecznej nie zbuduje się potężnego państwa.

Wierzymy także, że żywotnych interesów zrzeszonych nie da się w dzisiejszych czasach obronić skutecznie na terenie własnego tylko podwórka.

Dlatego też stale i bez przerwy na łamach „Drogowca" podkreślamy swą łączność i braterstwo z całym światem pracy w Polsce, a przynajmniej z tym odłamem, który po przez rzetelną i solidną pracę buduje kompleks gmachów Związków Zawodowych.

Wyciągając tedy logiczny wniosek z tak przyjętego założenia, po przez szereg artykułów pragnęliśmy dokumentować wyraźnie swe pokrewieństwo z bezpartyjnym ruchem zawodowym w Polsce.

Pisaliśmy nietylko o zagadnieniach, troskach i potrzebach pracownika drogowego w Polsce, pisaliśmy także szerzej, wogóle o pracy w Polsce.

Żądaliśmy szczerze, otwarcie i po męsku nie tylko praw, które normują sprawy materialne, ale wysuwaliśmy konsekwentnie i żądania o charakterze moralnym.

Rzuciliśmy hasło wyraźne, żądając szacunku dla człowieka pracy. Pisaliśmy otwarcie i szczerze o nędzy pracownika drogowego, o lokalnych szykanach, o zaniedbaniu sprawy, którą ogólnie pozwoliliśmy sobie nazwać „sprawą drogową".

A pisaliśmy znów wierni naszym założeniom poważnie i spokojnie bez cienia demagogii a taniego blichtru wyświechtanych frazesów. Snać głos nasz był godnym bliższego zainteresowania się, jeśli tak poważne pismo codzienne jak „Kurier Warszawski" w jednym z dłuższych artykułów pióra znanego redaktora i publicysty Strumph-Wojtkiewicza przytacza nasze rozumowanie, że bez uporządkowania sprawy bytu pracownika drogowego nie może być mowy o poważnym rozstrzygnięciu problemu naszych dróg. (Patrz Kurier Warszawski z dnia 20.XI.1936 r.).

Zbliża się koniec roku 1936. Cofnijmy się myślą wstecz, szmat drogi związkowej, ciężkiej, wyboistej, twardej drogi mamy już za sobą. Przeszliś-

my spory odcinek cechowany numerem kolejnym 1936.

Z wiarą i otuchą należy zebrać swe siły do dalszej pracy związkowej. Drogowiec nasz oficjalny organ prasowy jest wiernym zwierciadłem naszych myśli, zamierzeń, czynów, trosk i projektów.

Jesteśmy sumieniem związkowym, przednią strażą, zapowiedzią czynów, odbiciem życia związkowego.

Pragniemy po przez kult dla prawdy i sprawiedliwości wychować w Polsce uświadomionego człowieka pracy, uświadomionego nie tylko swych praw, ale i obowiązków.

Wierzymy, że przyszłość potwierdzi tę naszą szczerą intencję.

REDAKCJA

Największe zło

Jeślibyśmy poczęli rozważać wszystkie troski bolączki i niedomagania pracowników drogowych w Polsce, to śmiało można zaryzykować twierdzenie, że największą bolączką staje się różnorodność warunków pracy i płacy.

Brak jakiejkolwiek stabilizacji, chociażby zwyczajowych praw, różnorodność żądań jakie stawia się pracownikom drogowym, potęguje ogólny chaos i stanowi bodajże największe zło.

Pracownik drogowy w swej masie zdany jest właściwie na łaskę i niełaskę władz lokalnych, które znów z kolei często (nie można posądzać o brak zrozumienia do wysuwanych lokalnych żądań, lecz luki w odnośnych przepisach, względnie szereg czynników ubocznych, wprost uniemożliwiają unormowanie i zadość uczynienie słusznym postulatom. Sprawy zasadnicze: a więc umundurowanie, sprawa mieszkaniowa., ryczałty za zużycie na służbie własnych pojazdów mechanicznych i t. d. są załatwiane połowicznie, wobec braku jakiejkolwiek generalnej zasady.

W ten sposób sama działalność związkowa, istotna praca, a więc w tym wypadku obrona zrzeszonych, napotyka na niesłychane wprost trudności. Nie można w żaden sposób obmyśleć pewnego usystematyzowanego planu działania, a nakład energji wyczerpuje się na szereg drobnych lokalnych potyczek, bez jakiejś generalnej i zasadniczej obrony.

Wystąpienie naturalnie poważne i rzeczowe (bo taki zakres pracy i metod działania, wytknął sobie obecny Zarząd) o charakterze ogólnym, są niezmiernie trudne do zrealizowania, nie ma bowiem jakiegoś przeciętnego o małych wahaniach poziomu egzystencji, a uposażenia pracowników drogowych wahają się w granicach znacznych, znów uzależnionych wybitnie warunkami lokalnymi. Samo zresztą uposażenie gotówkowe stanowi jeno część ekwiwalentu za pracę; dochodzą jeszcze drobne naturalja względnie inne dodatki, które znów trudno generalizować. Gdzieś i sprawa mieszkaniowa, i ryczałty, warunki pracy w okresie zimowym, przerwa obiadowa, strawne t. p. uregulowane zostały zupełnie ku zadowoleniu pracowników drogowych w innym wypadku te drobne biorąc poszczególnie „dodatki" są traktowane zgoła jako darowizna i wpływają wprost nieznośną egzystencję. Trudno w każdym wypadku o rzecz napozór błahą pisać sążniste memorjały do odnośnych władz. Zagadnienie wobec swej sporadyczności traci cechy ważkości, niesłusznie pozbawione swego ciężaru gatunkowego. Zresztą ciągłe wystąpienia Związku o rzeczy drobne (biorąc naturalnie poszczególnie) osłabia skuteczność samych wystąpień.

A jednak jak to już pisałem wyżej, te właśnie wszystkie „drobne rzeczy" w sumie stanowią o egzystencji pracownika drogowego. Dlatego też unormowanie ustabilizowanie, usystematyzowanie warunków pracy i płacy pracownika drogowego jest postulatem tak niezmiennie odk ilku lat wysuwanym przez nasz Związek.

Powtarzam jeszcze raz, praca pracownika drogowego, specjalnie trudna i odpowiedzialna, musi być fachowo przestudjowana i zbadana, ujęta w pewne zasadnicze ramy, normujące wszystko to co składa się na jego prawa i obowiązki.

(—) J. Maciejowski.

Z za biurka na szosę

Tyle razy trzeba zabierać głos, by wytykać to, co szkodliwe, że prawdziwą radość sprawia nam możność zwrócenia wreszcie uwagi na coś,co należy uznać za zjawisko pozytywne. Tembardziej, że fakt ów stanowi zadośćuczynienie potrzebie, którą właśnie wielokrotnie na tym miejscu podnosiliśmy; jest początkiem akcji, którejśmy się oddawna domagali.

Rząd zwrócił wreszcie uwagę na straszliwy bezład, stwarzany na jezdniach publicznych przez pojazdy konne. Co więcej, nietylko zwrócił uwagę, ale dokonał pewnego konkretnego posunięcia. I, na szczęście, nie stało się to w formie przekazania sprawy międzyministerjalnej komisji motoryzacyjnej, której pośpiech i skuteczność działania mieliśmy możność gruntownie już poznać w tegorocznym sezonie samochodowym; sprawa znalazła się odrazu na warsztacie samego p. prezesa Rady Ministrów.

P. premjer Składkowski wydał okólnik do władz administracji ogólnej. nakazujący zwrócenie szczególnej uwagi na sposób kursowania pojazdów konnych na drogach publicznych i zefektyzowania odpowiedzialności woźniców tych pojazdów za przewinienia, mające charakter już wręcz nagminny.

Okólnik p. premjera świadczy o dwu rzeczach: że swawola woźniców doszła do rozmiaru przekraczającego nawet naszą „normę“ nieliczenia się z przepisami i że rząd zdecydowany jest położyć jej kres; ale ze względu na specyficzną sytuację w naszej polityce samochodowej okólnik p. premiera świadczy specjalnie jeszcze o jednym: że rząd zdecydował się nareszcie wziąć pod uwagę w całokształcie polityki samochodowej to, co dotychczas było całkowicie pomijane, mianowicie sytuację kierowcy. Dotychczasowe posunięcia komisji wicem. Piaseckiego zmierzały niewątpliwie do ulżenia sytuacji właściciela samochodu. Były w naszym przekonaniu błędne, gdyż błędne jest zadanie, jakie sobie ta komisja postawiła: forsowanie produkcji w sposób etatystyczny; ale niewątpliwie w obrębie tak ujętego zagadnienia starano się sytuację właściciela samochodu ułatwić.

Natomiast nic dotychczas nie zrobiono dla ułatwienia roli kierowcy. Stwarzało to położenie takie, że rząd zachęcał ludzi (przede wszystkim przez dawanie ulgi w podatku dochodowym) do kupowania samochodu, a potem obrzydzał im bezpośrednie korzystanie z nabytej maszyny. Była to więc w skutku polityka, nastawiona na maszynę z szoferem, a więc polityka, faworyzująca duże wozy, typu limuzynowego, obsługiwane z reguły przez płatnego szofera, a nie przez samego właściciela.

Polityka ta w naszych warunkach, w których rozwój motoryzacji zapewnić mogą tylko liczni posiadacze małych wozów, kupujący wóz po to, by go samym prowadzić — polityka taka była niewątpliwym nonsensem. Dlatego to, gdy znaczna część publicystyki samochodowej rozpisywała się tylko o warunkach gospodarczych posiadania maszyny uparcie na tym miejscu podnosiliśmy znaczenie organizacji ruchu na drodze, znaczenie nie tylko dla wygody i bezpieczeństwa automobilisty, ale i dla przyszłej motoryzacji kraju.

Obecny okólnik premriera Składkowskiego jest pierwszym aktem rządowym, który sprawę tę bierze wreszcie pod uwagę, Z za biurka przy którym kalkulowano koszty nabycia, utrzymania i eksploatacji samochodu władza rządowa zaczyna spoglądać i — na drogę. Zaczyna. Bo okólnik p. premiera nie jest bynajmniej załatwieniem sprawy. Jest tylko początkiem załatwienia. Początkiem, któremu trzeba gorąco przyklasnąć, ale który trzebaby tym goręcej zdyskwalifikować, gdyby miał stworzyć tylko — krótki okres złudzeń.

Powstaje więc kwestia zagwarantowania, by okólnik rzeczywiście spełnił ten cel, w jakim go p. premier wydał. Zdaniem naszym dzisiejszy system kontroli pojazdów konnych zarówno w mieście, jak i na szosie jest absolutnie do realizacji tego okólnika nieprzydatny. Blisko rok temu wysunąłem postulat wprowadzenia posterunków policyjnych lotnych. W mieście został on częściowo urzeczywistniony, na szosach jednak nikt jeszcze posterunku takiego nie widział. A to jest elementarny warunek skuteczności jakiejkolwiek kontroli.

By zaś ta kontrola była dla policji łatwa, a dla woźniców istotnie niebezpieczna, trzeba ją oprzeć na pewnych sprawdzianach formalnych. P. Strumph-Wojtkiewicz proponował w tych dniach na łamach „Kuriera“ w dziale „Motor i turystyka“ wprowadzenie praw jazdy dla woźniców, tak, jak są dla kierowców. Nie wydaje mi się, by to już szczęśli-

Kto uchylą się od pracy w swej organizacji
Ten krzywdzi siebie i kolegów

wie rozwiązywało sprawę. Byłoby to może wystarczające przy bardzo licznej służbie kontroli; ale nie łudźmy się, aby ona mogła być liczna. Przy kontroli zaś niezbyt częstej ze strony władzy, musi ona być wykonywana publicznie — przez wszystkich, w szczególności przez samych zainteresowanych, to znaczy przez spotykających wozy automobilistów. A na to konieczna jest zewnętrzna oznaka wozu. Wozy muszą mieć numerację. Ot np. jeśli do miasta przyjedzie pięciu automobilistów i każdy z nich zamelduje protokularnie na posterunku rogatkowym że wóz nr. 33.333 jechał lewą stroną, posterunek, nie ruszając się z miejsca, będzie mógł z chwilą, gdy wóz stanie ten na rogatce, wymierzyć mu karę. To jest jedyne wyjście, któreby istotnie odpowiedzialność woźnicy uczyniło realną.

I dlatego, jeśli okólnik p. premiera nie ma pozostać na papierze, lecz stać się życiem szosy — musi nastąpić urzeczywistnienie tego projektu.

Inż. Kar.

OD REDAKCJI. Ze względu na ważkość tematu umieszczamy niniejszy artykuł, który ukazał się w „Kurjerze Warszawskim" w dniu 4.X.1336 r.

Na marginesie ustawy samorządowej

Sejm na obecnej swej sesii zajmie się prawdopodobnie wniesionymi przez Rząd projektami ustaw samorządowych składających się z 4-ch części: pragmatyki, odpowiedzialności, płac i emerytur.

Trzy pierwsze zostały przepracowane przez właściwą komisję i trzeba stwierdzić, że nie daleko odbiegły po przepracowaniu od projektu rządowego, który nas pracowników drogowych jak zresztą i innych pracowników samorządowych oraz ich zrzeszenia nie może zadowolić. Różne przeciw projektowi rządowemu nasuwają się zastrzeżenia. Wszyscy jednak zgodnie podkreślali jeden paragraf projektu, a mianowicie: podział na publiczno-prawnych i prywatno-prawnych, co przetłumaczone na język więcej zrozumiały oznacza: etatowy i kontraktowy.

Długo, uważnie i wyczerpująco przestudiowaliśmy projekty, lecz nie mogliśmy nigdzie wyczytać, ażeby pracownicy drogowi mogli być z mocy samej ustawy zaliczeni do pracowników etatowych t. j. publiczno-prawnych. Odpowiedni paragraf projektu mówi wprawdzie, że Min. Spraw Wewnętrznych poza wyszczególnionymi może zaliczyć pewne grupy pracowników samorządowych do kategorii publiczno-prawnych. Grube nie porozumienie właśnie leży tutaj. Różnica między słowem może, a musi — jest nadto jaskrawa.

Naszym skromnym zdaniem, które zostało poparte przez nazwisko tej miary jak red. Stanisław Strumph-Wojtkiewicz w „Kurierze Warszawskim" z dnia 20 listopada r. b. zagadnienie pracownika drogowego wiąże się jaknajściślej z zagadnieniem motoryzacji kraju i nie może być załatwione przypadkowo lub zostawione do dowolnego uznania i decyzii ministerstwa.

Unormowaniem pracy i płacy pracownika drogowego powinny zająć się zasadniczo ciała ustawodawcze, korektując odpowiednio ustawę samorządową. A chodzi tutaj nie o małą poprawkę, lecz o korektę zasadniczą, o korektę o którą Związek walczy już od wielu lat.

Jest niedopuszczalne, ażeby mogło być inaczej. Jeżeli czynniki właściwe chcą sprawę naszej motoryzacji ułożyć na fundamentach trwałych i pewnych: usystematyzować i ująć w pewną planową pracę ten ważny problem to wszakże sprawa uregulowania i ustabilizowania egzystencji pracownika drogowego jest jednym i najważniejszym z ogniw zagadnienia motoryzacyjnego.

I dlaczego przechodzi się nad temi rzeczami tak obojętnie, bez wszechstronnego zbadania, rozważenia spokojnego i wysłuchania wszystkich argumentów?

Orientującemu się choć trochę w zagadnieniach motoryzacyjnych trudno dać na to odpowiedź. Jest to zagadnienie narzucające się samo w kole logicznych rozmyślań i rozwiązań.

Generalizując nasze wywody stwierdzamy, że ustawa samorządowa, chcąc dać trwałe podwaliny pod jedną z głównych komórek motoryzacji kraju, powinna też ustabilizować pracownika drogowego przez zaliczenie go i to właśnie samego prawa do pracowników publiczno-prawnych.

Tylko ciągłość pracy i zapewnieniezno śnych warunków bytowania załatwią sprawę prostą, którą niepotrzebnie można skomplikować z uszczerbkiem dla rzeczy ważnych i zasadniczych.

Chcemy, ażeby niniejszym zainteresowały się ciała powołane i kompetentne, przedewszystkim zaś posłowie grupy pracy, oraz ci posłowie, którym sprawa motoryzacji kraju specjalnie sercu jest bliska.

Bez prawnego uregulowania naszej sprawy, ustawy i projekty choćby najlepiej opracowane i przestudiowane będą zawsze działały tamująco na bieg spraw zasadniczych.

Podkreślamy jeszcze raz bez uporządkowania i właśnie ustabilizowaniu sprawy pracowniczej nie może być mowy o poważnym i naprawdę życiowym rozwiązaniu problemu drogowego — motoryzacyjnego.

Pozostawienie sprawy pracownika drogowego na marginesie ustawy, pomnoży jeno dotychczasowy chaos w tych pilnych i palących zagadnieniach, a miast stabilizacji i pewnego uporządkowania znów utoniemy w znowelizowanych ciągle płynnych przepisach, miast z punktu rozwiązać te rzeczy jasno przejrzyście, a sprawiedliwie. A za sprawdzian sprawiedliwości niechaj nam posłuży nie tylko własny interes grupowy, ale i interes całości. Rozumując tak, dojdziemy jednakże do logicznego wniosku, że sprawę pracowników drogowych należy potraktować szerzej.

Wstęp do realizacji P. W. drogowego

Rozpoczęta stosunkowo niedawno akcja Związku Zawodowego Pracowników Dróg Kołowych R.P. w kierunku stworzenia przysposobienia wojskowego pracowników drogowych, posiadającego jednolitą organizację, odbiła się głośnym echem na obszarze całej Rzeczypospolitej.

Sprawa ta zwróciła nawet uwagę lokalnych władz administracyjnych.

Znakomite wyniki podobnej akcji na terenie pracowników kolejowych, zachęcają osoby interesujące się mobilizacją życia gospodarczego, do realizacji tego zagadnienia w dziedzinie drogowej.

Szkoda tylko, że sprawa ta nie wywołała należytej dyskusji w śród samych pracowników drogowych, chociażby na łamach miesięcznika „Drogowiec".

Dotychczasowe starania Zarządu Głównego naszego Związku, mimo najlepszych chęci, nie ujawniają realnych decyzyj w tej sprawie.

Mimo tego, organizacja P. W. drogowego nie przestaje interesować ogółu, a zwłaszcza niektórych Kierowników Powiatowych Zarządów Drogowych, którzy niezwłocznie — przystąpili do realizacji tego zagadnienia na terenie swoich powiatów.

Jako przykład może posłużyć nam powiat łęczycki, gdzie z inicjatywy tamtejszego Kierownika Powiatowego Zarządu Drogowego inż. Teodora Gałąski, przy wybitnym poparciu Starosty Powiatowego dr. Zygmunta Pajdaka, oraz zgodnie z istniejącymi przepisami O. K. Łódź, został utworzony przy Związku Strzeleckim specjalny pluton pionierów z pośród 32 dróżników, którzy w ciągu krótkiego czasu odbyli przepisowe ćwiczenia wojskowe pod dowództwem techn. J. Rutkowskiego, ppor. inżynierii i saperów.

Obecnie pluton ten jest całkowicie wyszkolony pod względem wojskowym do tego stopnia, że na defiladzie w czasie uroczystości 11 listopada b. r. w Łęczycy pluton pionierów otrzymał bardzo huczne brawa od rozentuzjazmowanej publiczności.

Załączone obok ilustracje potwierdzają dziarską postawę tego plutonu, raz maszerującego w formacji pieszej, a drugi raz zgrupowanego w defilujący oddział rowerzystów.

Widzimy więc, że nie zawsze trzeba do czynu wielkich przygotowań i debat oficjalnych — wystarcza śmiała inicjatywa i stanowcza decyzja pp. Starostów Powiatowych.

Powiat łęczycki może być dumny ze swej pracy, że rzucone hasło w rekordowym czasie wprowadził w czyn tworząc już gotową kadrę przyszłego P.W. drogowego, która w dalszym ciągu ma przejść specjalne przeszkolenie, jako kurs obrony przeciwlotniczej biernej, ze specjalnym uwzględnieniem obsługi dróg na wypadek działań wojennych, akcji ratowniczej, sanitarnej i przeciw powodziowej.

Kurs taki trwać będzie 5 dni w miesiącu grudniu r. b.

Wyniki zebrane z tej pracy mogą posłużyć dla wytycznych do ram ogólno organizacyjnych przyszłego ustroju P. W. drogowego.

Przy tej okazji warto zastanowić się, jaki można uzyskać ogólny stan ilościowy, przy wprowadzeniu powszechnego P.W. drogowego na obszarze całej Rzeczypospolitej, który przedstawia się jak poniżej:

1) w każdym powiecie można utworzyć pluton z 30—40 ludzi z komendantem na czele,

2) na obszarze każdego województwa powstać może tą drogą cały batalion w sile około 500 ludzi,
3) ogólny stan P. W. drogowego stanowić może na obszarze całej Rzeczypospolitej około 8.000 ludzi wyszkolonych wojskowo i fachowo.

Za potrzebą powołania P. W. drogowego, przemawiają nietylko względy wychowania fizycznego, ale przede wszystkim konieczność zaprawy olbrzymiej rzeszy pracowników drogowych do prac o charakterze masowej i szybkiej organizacji robót, do wpojenia w te szeregi systemu pracy opartej na teorii wodzostwa, jako przeciwstawienie rozbujałego i szkodliwego indywidualizmu, szczególnie obecnie w naszych warunkach geopolitycznych.

Nadesłane

Od naszego Oddziału na pow. Lidzki otrzymaliśmy uchwałę treści następującej:

Uchwała

My, pracownicy Powiatowego Zarządu Drogowego w Lidzie, zebrani w dniu 9 września 1936 r. na Nadzwyczajnym Walnym Zebraniu Oddziału Lidzkiego Zw. Prac. Dróg Kołowych, wyrażając swój głęboki żal wobec odejścia od nas na inny teren Kierownika Zarządu Drogowego Pana AUGUSTA ORLECKIEGO życzymy Mu dalszej owocnej pracy nad rozwojem drogownictwa.

Stwierdzamy, że okres 15-letniej Jego pracy w powiecie lidzkim nacechowany surową wymagalnością w wykonywaniu obowiązków służbowych zarówno w stosunku do nas, jak i do Siebie, dał nam poznać w Panu AUGUŚCIE ORLECKIM nie tylko zacnego przełożonego, lecz również serdecznego przyjaciela służby drogowej.

Pamięć o nim pozostanie na zawsze w naszych sercach, jako nie tylko o zwierzchniku, lecz przedewszystkiem o człowieku, wrażliwym na los swoich podwładnych.

Wierzymy, że uczucia serdeczności oraz poczucie wysokiej obowiązkowości w pracy, jakie łączyły nas z Panem Kierownikiem AUGUSTEM ORLECKIM, mimo Jego odejścia, pozostaną nadal wśród nas i że zawsze będą nam pomocne przy spełnianiu naszej pracy służbowej.

Za wspólną pracę, za ojcowską opiekę składamy dziś Panu AUGUSTOWI ORLECKIEMU staropolskie „Bóg Zapłać".

Lida, dnia 9 września 1936 r.

Ze swej strony czujemy się w obowiązku podkreślić, że nawet surowa wymagalność może iść w zgodzie ze sprawiedliwością społeczną, która powoduje odruchy szczerej sympatii i żalu, nie unikając, jak piękne musiała dać rezultaty tak dla dobra ogólnego jak i poszczególnej jednostki.

Są rzeczy wielkie a nieuchwytne, których rozwiązanie leży w rękach tych, którym wyznaczone zostało przewodniczenie drugim.

Oddziałowi Lidzkiemu szczerze życzymy, ażeby tak pięknie prowadzona praca mogła być nadal kultywowana.

Oddział na pow. Łęczyca zorganizowany w P. W. drogowem





w czasie defilady w dniu 11 listopada r. b.

Rozważne, spokojne, ale zdecydowane postępowanie Związków Zawodowych — Oznacza Ich siłę, nigdy!!! słabość. Siłę nietylko zewęntrzną, ale i wewnętrzną.

PROJEKTY REGULAMINÓW
opracowane przez Zarząd Główny

a) Od Zarządu Głównego

Statut naszego Związku uchwalony przez ostatni Walny Zjazd Delegatów a zatwierdzony przez Głównego Inspektora Pracy, nakłada na Związek szereg obowiązków.

W tym celu zamieszczamy poniżej szereg projektów w postaci Regulaminów do odnośnych § § statutu. Naturalnie wszystkie poniżej zamieszczone projekty muszą uzyskać aprobatę Walnego Zjazdu Delegatów.

Pożądane jest nadsyłanie opinii i korekt do przedstawionych projektów, to też tą drogą Zarząd Główny zwraca się z gorącym apelem do wszystkich Członków Związku o nadsyłanie swych uwag i korektur, aby przedstawione do zatwierdzenia Walnemu Zjazdowi Regulaminy były jaknajwierniejszym odbiciem przemyślanej woli ogółu naszych Członków.

b) Projekt Regulaminu Funduszu Pośmiertnego

§ 1.

Fundusz Zapomóg Pośmiertnych powstaje z wpłacenia przez każdego członka Związku kwoty groszy 15, za każdy wypadek śmierci wśród członków Związku.

§ 2.

Zapomogę pośmiertną otrzymuje osoba wskazana przez Oddział, a uwidoczniona na deklaracji złożonej w biurze Zarządu Głównego, za pośrednictwem Zarządu Oddziału.

§ 3.

Zapomogę Pośmiertną można otrzymać po śmierci członka Związku, który należał do Związku nieprzerwanie ostatnie 6 miesięcy i niezalegał dłużej ze składkami członkowskiemi, oraz na zapomogę pośmiertną, jak 3 miesiące.

§ 4.

Suma Zapomogi Pośmiertnej stanowić będzie cyfrę, jaką otrzyma się przez pomnożenie ilości członków Związku przez 15 minus podatek prawem przewidziany i koszty porta.

§ 5.

Wypłata zapomogi następować będzie w 2 ratach. Pierwszą ratę w wysokości zl. 100.— (sto) przekaże Zarząd Główny z własnych funduszów niezwłocznie po otrzymaniu zawiadomienia o zgonie do Kasy Wydziału Powiatowego z podaniem przeznaczenia kwoty i osoby upoważnionej do podjęcia, reszta zapomogi będzie wypłacona po upływie 8 tygodni.

§ 6.

W celu otrzymania reszty zapomogi należy nadesłać: akt zejścia lub zaświadczenie wystawione przez Powiatowy Zarząd Drogowy.

§ 7.

Do zawiadomienia Zarządu Głównego o zgonie

członka upoważnieni są wyłącznie: prezes oddziału, v.-prezes oddziału, sekretarz lub skarbnik, którzy imiennie winni zawiadomić Zarząd Główny o zaszłym wypadku śmierci.

§ 8.

Zawiadomienie o zgonie może być zgłoszone: telegraficznie lub listownie. Zawiadomienia telefoniczne nie mogą być brane pod uwagę.

§ 9.

Za nadesłane zawiadomienie o zgonie, zawiadomiający jest odpowiedzialny materjalnie.

§ 10.

O wypadkach śmierci Zarządy Oddziałów będą zawiadamiane listownie. Zawiadomienia będą służyły jako podstawa do pobierania przez Zarząd Oddziału składek na Fundusz Pośmiertny.

§ 11.

Zainkasowane przez oddziały sumy na Fundusz Pośmiertny należy przesyłać osobnym blankietem na konto P.K.O. p. t. Fundusz Pośmiertny Zw. Zaw. Pr. Dr. Kołowych R. P. Nr...

§ 12.

W wypadku płacenia składek na Fundusz Pośmiertny nie przez wszystkich członków oddziału, należy sporządzić i przesłać do Zarządu Głównego wykaz wpłacających.

§ 13.

O przysługującej po zmarłym członku Związku Zapomodze Pośmiertnej decyduje Zarząd Główny na podstawie posiadanej ewidencji.

§ 14.

O decyzji odmownej winna być zawiadomiona telegraficznie osoba zawiadamiająca o zgonie.

§ 15.

Osoby, którym zapomoga nie została wypłacona, mogą odwołać się do Zjazdu Delegatów, zgłaszając swój sprzeciw pisemnie za pośrednictwem Zarządu Oddziału na ręce Przewodniczącego Zarządu Głównego w ciągu dni 14 od daty pogrzebu.

§ 16.

Zarząd Główny obowiązany jest do składania sprawozdania z działalności Funduszu Pośmiertnego na każdym posiedzeniu Zarządu Głównego.

§ 17.

Za całokształt działalności Funduszu Pośmiertnego Zarząd Główny Zw. jest odpowiedzialny solidarnie przed Zjazdem Delegatow, któremu musi przedkładać sprawozdanie rachunkowe i z działalności.

§ 18.

Organem nadzorczym dla Funduszu Pośmiertnego jest Centralna Komisja Rewizyjna, która składa Zjazdowi Delegatów sprawozdanie.

§ 19.

O pokryciu ewentualnych niedoborów z tytułu Funduszu pośmiertnego jak i przeznaczeniu ewentualnych nadwyżek z tego tytułu, decyduje Zjazd Delegatów.

§ 20.

O zawieszeniu działalności Zapomóg Pośmiertnych do czasu Zjazdu Delegatów decyduje Zarząd Główny na wniosek Centralnej Komisji Rewizyjnej lub skarbnika Zarządu Głównego.

§ 21.

O zlikwidowaniu działalności Funduszu Pośmiertnego decyduje Zjazd Delegatów na podstawie zgłoszonego wniosku, który w głosowaniu musi uzyskać absolutną większość.

§ 22.

Zarząd Główny obowiązany jest podawać w organie Związku sprawozdanie rachunkowe z funduszu Zapomóg Pośmiertnych co kwartał.

§ 23.

Wpłacenie zaległych należnych składek bądź członkowskich, bądź na zapomogi pośmiertne po zgonie członka, nie upoważnia osoby wskazanej przez zmarłego do żądania wypłacenia zapomogi.

§ 24.

W razie śmierci członka, spadkobiercy którego z tytułu § 23 nie przysługuje otrzymanie zapomogi pośmiertnej, Zarząd Główny nie może żądać od oddziałów wpłacenia odnośnych składek na Fundusz Pośmiertny.

c) Projekt Regulaminu Funduszu Zapomogowego

§ 1.

Z funduszu Zapomogowego mogą być udzielane zapomogi tylko członkom Związku, należącym do Związku nie przerwanie w ciągu ostatnich 12 miesięcy.

§ 2

W razie jeśli Oddział Związku zalega z płaceniem składek Zarządowi Głównemu więcej niż za okres 3 miesięcy, albo też, jeśli Członek Związku zalega z płaceniem składek swemu Oddziałowi również więcej niż za okres 3 miesięcy — Fundusz Zapomogowy odmówi wypłaty zapomogi.

§ 3.

Zapomogi dzielą się na: a) bezzwrotne i b) zwrotne.

§ 4.

Zapomogi zwrotne są nie oprocentowane.

§ 5.

Suma zapomogi zwrotnej musi być zabezpieczona wekslem in blanco podpisanym przez otrzymującego zapomogę i jego małżonkę. W wypadku wdowieństwa, weksel podpisuje tylko otrzymujący zapomogę.

§ 6.

Zapomogi zwrotne i bezzwrotne udzielane mogą być w następujących wypadkach: choroby, pogorzeli, powodzi i w wypadkach życiowo uzasadnionych.

§ 7.

Wysokość poszczególnej zapomogi nie może przekraczać sumy zł. 125.—.

§ 8.

Zapomoga zwrotna może być udzielana na okres od 6 do 24 miesięcy i spłacana w ratach miesięcznych lub kwartalnych.

§ 9.

W wypadku nie uiszczenia 2 kolejnych rat, Zarządowi Głównemu przysługuje prawo dochodzenia resztującej należności na drodze sądowej.

§ 10.

Zapomoga nie może być udzielona członkowi Oddziału, jeżeli na terenie tego Oddziału znajduje się dłużnik zalegający ze zwrotem zapomogi zwrotnej.

§ 11.

Suma udzielonych zapomóg w miesiącu kalendarzowym nie może przekraczać kwoty wpływów na Fundusz Zapomogowy ostatnich 2 miesięcy.

§ 12.

Zapomoga jest udzielana na podstawie indywidualnej prośby członka Związku za pośrednictwem Zarządu Oddziału. Do podania o zapomogę winna być dołączona opinja 2 członków Zarządu Oddziału, jednego z członków Komisji Rewizyjnej Oddziału.

§ 13.

Instytucja przyznająca zapomogi otrzymuje nazwę: „KOMISJA ZAPOMOGOWA" Zw. Zaw. Pr. Dr. Kołowych R. P. im. M. J. P.

§ 14.

Komisja zapomogowa składa się z 4 członków a mianowicie: skarbnika Zarządu Głównego, członka bez funkcji Zarządu Głównego, przedstawiciela Centralnej Komisji Rewizyjnej i dokooptowanego przewodniczącego. Członkowie Zarządu Głównego muszą mieć swoich zastępców wyznaczonych z pośród zastępców Zarządu Głównego.

§ 15.

Zebrania Komisji Zapomogowej odbywają się w miarę potrzeby, lecz podanie o przyznanie zapomogi musi być rozpatrzone w ciągu 6 tygodni od daty wpływu do Zarządu Głównego.

§ 16.

W razie równej ilości głosów za i przeciw przyznaniu zapomogi, decyduje głos przewodniczącego.

§ 17.

Do ważności uchwał Komisji Zapomogowej wystarcza obecność na posiedzeniu połowy jej członków.

§ 18.

Uchwały Komisji Zapomogowej muszą być protokułowane i protokuły wnoszone do księgi protokułów.

§ 19.

W wypadku przyznania zapomogi, suma przyznana winna być przekazana jaknajśpieszniej. W wypadku odmownego załatwienia podania, odpowiedź ubiegającemu się o zapomogę musi być udzielona w ciągu dni 8 od daty decyzji.

§ 20.

W wypadku zgłoszenia przez jednego z członków Komisji Zapomogowej votum separatum, zapomoga nie może być wypłacona; od sprzeciwu przyznania zapomogi przysługuje odwołanie do Komisji Rewizyjnej w ciągu dni 14 od daty stempla pocztowego, otrzymanej odmowy.

§ 21.

Od decyzji Komisji Zapomogowej wnoszący podanie może odwołać się do Zarządu Głównego, zgłaszając swój sprzeciw pisemnie za pośrednictwem Zarządu Oddziału na ręce przewodniczącego Centralnej Komisji Rewizyjnej w ciągu dni 14 od daty stempla pocztowego na otrzymanej odpowiedzi.

§ 22.

Komisja Zapomogowa za swe czynności jest odpowiedzialna jedynie przed Zjazdem Delegatów, któremu składa sprawozdania za okres swej kadencji.

§ 23.

Za całokształt pracy Komisji Zapomogowej jej

członkowie odpowiadają solidarnie.

§ 24.

Członkowie Komisji Zapomogowej pełnią swe funkcje honorowo w ciągu jednego roku t. j. od Zjazdu do Zjazdu Delegatów.

§ 25.

Wypłaty przyznanych zapomóg dokonywa skarbnik Zarządu Głównego na podstawie pisemnego zlecenia przewodniczącego Komisji Zapomogowej.

§ 26.

Komisja Zapomogowa musi co kwartał ogłaszać sprawozdania ze swej działalności na łamach pisma Związku.

§ 27.

Suma procentów powstałych od kapitałów Funduszu Zapomogowego nie może powiększać sumy Funduszu lecz musi być zapisywana na rachunek „seperato" przeznaczenie którego ustalać będzie Zjazd Delegatów.

d) Projekt Regulaminu Komisyj Rewizyjnych

Do art. 31 i 44 statutu.

§ 1. Zebrania i uchwały Komisji Rewizyjnej muszą być wciągane do księgi protokółów Komisji Rewizyjnej, która znajduje się zawsze u przewodniczącego Komisji Rewizyjnej.

§ 2. Księga protokółów Komisji Rewizyjnej musi być ponumerowana kolejnością stronic.

§ 3. Protokóły zgodnie ze statutem muszą być podpisane przez trzech członków Komisji. W razie usprawiedliwionej niemożności przybycia członka Komisji, powinien być powołany na posiedzenie — zastępca.

§ 4. W razie odmowy podpisania przez członka Komisji treści protokułu, musi być o tym uczyniona wzmianka w protokóle, wraz z wyjaśnieniem przyczyny odmowy podpisu, a odpis takiego protokółu powinien przewodniczący Komisji przesłać niezwłocznie do Zarządu Głównego.

§ 5. W razie odmowy podpisu protokułu przez członka Centralnej Komisji Rewizyjnej, treść tego protokółu musi być odczytana na Walnem Zjeździe delegatów.

§ 6. Księgę protokółów przewodniczący Centralnej Komisji Rewizyjnej i Komisji Rewizyjnej Oddziału oddaje swemu każdorazowemu następcy za pokwitowaniem.

Do art. 32 statutu.

§ 7. Komisja Rewizyjna może przeprowadzić rewizję kasy, kwitów i t. p. dowodów ilekroć uzna to za stosowne, najmniej jednak raz w roku obrachunkowym. Rewizje niezapowiedziane są wskazane i porządane, a nawet konieczne.

§ 8. Rewizję może również przeprowadzić każdy członek Centralnej Komisji Rewizyjnej lub Komisji Rewizyjnej Oddziału samodzielnie w każdym czasie, po uprzedniem uzyskaniu pisemnej zgody przewodniczącego Komisji.

§ 9. W wypadku odmowy wydania zgody przez przewodniczącego Komisji na dokonanie rewizji, członek Komisji Rewizyjnej odwołuje się do Zarządu Głównego.

§ 10. Sprawozdanie z indywidualnego badania ksiąg, należy zamieścić w protokóle, Centralnej Komisji Rewizyjnej, lub Komisji Rewizyjnej Oddziału, z najbliższego posiedzenia Komisji odbytem po takiej rewizii.

§ 11. W oddziałach, które prowadzą kasy specjalne, jak: pożyczkowe, pogrzebowe (pośmiertne) i t. p., rewizja przynajmniej raz w roku musi być przeprowadzona przez Komisję Rewizyjną przy współudziale księgowego Zarządu Głównego.

§ 12. Księgowy Zarządu Głównego ma przy rewizji tylko głos opiniodawczy i doradczy. Uchwały i wnioski należą do Komisji.

§ 13. Praca Centralnej Komisji Rewizyjnej lub Komisji Rewizyjnej Oddziału winna iść nietylko w kierunku sprawdzania i uzgadniania cyfrowego, lecz musi również objąć badania nad celowością dokonanych wydatków. Tak samo ścisłej kontroli winna podlegać strona dochodów a w szczególności:

a) czy składki wszelkiego rodzaju wpływają regularnie w myśl statutu i regulaminów,

b) czy restytucja wierzytelności jest należycie dopilnowana,

c) czy wpływy wszelkiego rodzaju składek, zostały zużyte na cele właściwe.

§ 14. Centralna Komisja Rewizyjna lub Komisja Rewizyjna Oddziału winna również rozciągnąć kontrolę nad działalnością i pracą organizacyjną sekretarjatu Zarządu Głównego lub Zarządu Oddziału, a spostrzeżone niedociągnięcia podać do wiadomości Prezesowi Zarządu Głównego lub Oddziału.

§ 15. Protokóły z okresu obrachunkowego Centralnej Komisji Rewizyjnej, winny być ogłaszane przynajmniej na jeden miesiąc przed

Walnem Zgromadzeniem Delegatów w organie Związkowym.

§ 16. Z przeprowadzonych rewizji przez pełną Komisję Rewizyjną lub jej członka, do Zarządu Głównego musi być nadesłane sprawozdanie na specjalnym formularzu, najpóźniej w ciągu dni czternastu od dnia przeprowadzenia rewizji.

Do art. 33 statutu.

§ 17. Komisja Rewizyjna Oddziału w razie nadużyć lub działania na szkodę Oddziału albo Związku, ma prawo zażądać od Zarządu Głównego zawieszenia Zarządu danego Oddziału lub postawić wniosek o rozwiązanie Oddziału.

§ 18. Centralna Komisja Rewizyjna w razie wykrycia nadużyć w sekretarjacie Zarządu Głównego lub działania na szkodę Związku ma prawo zawiesić Zarząd Główny i Zwołać nadzwyczajne Walne Zebranie Delegatów w ciągu ośmiu tygodni od dnia zawieszenia.

f) Uwagi Oddziałów

Oddział Stryj nadesłał nam swe uwagi dotyczące Funduszu Pośmiertnego.

1) Fundusz Pośmiertny winien stworzyć Zarząd Główny z oszczędności z przekazanych składek członkowskich w minimalnej wysokości 900 zł. jako fundusz rezerwowy i ma stanowić żelazny kapitał stworzyć się mającego funduszu pośmiertnego,
2) Wysokość składek członkowskich na fundusz pośmiertny wynosić winien 20 gr. od członka i ma mieścić się w składce członkowskiej w wysokości 1 zł., a to 70 gr. dla Zarządu Głównego, zaś 20 gr. na fundusz pośmiertny i 10 gr. na administrację Oddziałów, przyczem zaznacza się, że nowego obciążenia dla członków nie będzie jak również żadną prawie stratę nie poniosą Zarządy Oddziałów oraz, że w przyszłości żaden z członków nie może sobie rościć praw żadnych do Zarządu Głównego z tytułu wpłacania składek na fundusz pośmiertny,
3) wysokość przyznać się mającej odprawy pośmiertnej winna wynosić w razie śmierci członka 300 zł., jego żony 100 zł.,zaś dziecka 50 zł. i ma być wypłaconą bezzwłocznie po otrzymaniu zawiadomienia o zgonie członka rodziny lub pozostałym członkom rodziny. W tym celu osoba ubiegająca się o odprawę pośmiertną winna przedłożyć dowody zgonu wystawione przez urząd parafialny i potwierdzone przez Pow. Zarząd drogowy oraz klauzulę Zarządu Oddziału,
4) Każdy członek winien należeć do Związku i opłacać składki do czasu zgonu w przeciwnym razie traci swe prawo do otrzymania odprawy pośmiertnej to też stworzy się tym samym stałą egzystencję Związku i w znacznym stopniu przyczyni się do utrwalenia jego podstaw,
5) Składki winny być złożone do P.K.O. na osobne konto i nie mogą być podjęte na inny cel jak odprawy pośmiertne i na żadne inne zapomogi nie mogą być użyte gdyż to jest najważniejszym punktem zabezpieczenia niniejszego wniosku. Uważamy inne bowiem zapomogi za nie realne ponieważ mogą zaistnieć pewne nie domagania, które mogą zniechęcić członków i narazić Zarząd Główny na straty materialne i podważyć autorytet Związku oraz rozpętać niezgodę wśród członków.

Stryj, dnia 20 listopada 1936 r.

g) Protokół Centralnej Komisji Rewizyjnej z dnia 17.X.1936 r.

Skład Komisji: Przewodniczący Kol. Andrzej Majewski, członkowie Kol. kol. Ruszkowski Bohdan i Węcławowicz Stanisław.

Centralna Komisja Rewizyjna, po sprawdzeniu ksiąg oraz wysłuchaniu sprawozdań: Prezesa Zarządu Głównego P. Ihnatowicza, księgowego i kierownika Sekretarjatu Zarządu Głównego, przyszła do następujących wniosków:

1) Księgi buchalteryjne są prowadzone fachowo i nie przedstawiają żadnych zastrzeżeń, jedynie co do wpłat na cele jak: F.O.N.,Kopiec Marszałka Piłsudskiego i na Łódź Podwodną, należy otworzyć dla nich osobne rachunki w księdze Głównej.

2) Stan Kasy — gotówka Zł. 152.47

3) Stan Kasy w P.K.O. wynosił Zł. 1194.79

4) Stan zadłużenia 1314 złotych

5) Centralna Komisja Rewizyjna, po zbadaniu dotychczasowych prac Zarządu Głównego, doszła do przekonania, że Zarząd Główny pracuje intensywnie, zmierzając do poprawy bytu pracowników drogowych.

6) Wyjaśnia się, że wymagany statutem fundusz zapomogowy ma pełne pokrycie (złotych 2250) w Kasach P.K.O. i K.K.O.

7) Porównywując wyniki prac Zarządu Głównego w okresie między 16 maja 1936 r. t. j. od poprzedniego posiedzenia C.K.R. do chwili obecnej Centralna Komisja Rewizyjna stwierdza z przejrzanej korespodencji i stanu ksiąg kasowych, całkowity powrót zaufania do Związku ze strony członków oraz stale powiększający się zakres działania Związku.

Zważywszy na powyższe C.K.R. wyraża swoje całkowite uznanie dla dotychczasowych prac Zarządu Głównego, życząc mu dalszej pracy na tej drodze.

8) Centralna Komisja Rewizyjna postanowiła, by Zarząd Główny ustabilizował pracowników biura Zarządu Gł.

Na tem posiedzenie Centralnej Komisji Rewizyjnej zakończono.

Warszawa, dnia 17 października 1936 roku.

Majewski Andrzej, Ruszkowski Bohdan,
Węcławowicz St.

UWAGA. W dniu ukazania się niniejszego numeru „Drogowca" stan rachunkowy związku przedstawia się następująco:

Kasa — gotówka	**zł.**	**457.47**
P. K. O. „	**zł.**	**879.59**
Stan zadłużenia	**zł.**	**494.—**
Fundusz zapomogowy	**zł.**	**2.450.— (pełne pokrycie)**

Wzór sprawozdań dla komisyj Rewizyjnych, Centralnej i Oddziałowych.

SPRAWOZDANIE

z badania rachunkowości i działalności Oddziału na powiat ....
z siedzibą w .... Zw. Zaw. Pracowników Dróg Kołow. R. P. im. Marsz. J. Piłsudskiego, przez Komisję Rewizyjną (członka Komisji Rewizyjnej)

w osobach: | w obecności:

1) .... 1) ....
2) .... 2) ....
3) .... 3) ....

Zarząd Oddziału
Prezes .... adres ....
v.-Prezes .... adres ....
sekretarz .... adres ....
skarbnik .... adres ....
członek zarządu .... adres ....

Komisja Rewizyjna Oddziału
Przewodn. Kom, Rew. .... adres ....
v.-Przewodn. Kom. Rew. .... adres ....
sekretarz Kom. Rew. .... adres ....

Ilość członków w dniu rewizji wg. rejestru ....
Data ostatniego zebrania członków ....
Cel ostatniego zebrania członków ....
Data ostatniego wyboru władz Oddziału ....
Data ostatniego posiedzenia Zarządu Oddziału ....
Data ostatniego posiedzenia Komisji Rewizyjnej ....
Czy w księdze protokółów wpisano protokół z ostatniego posiedzenia Zarządu ....
Czy w księdze protokółów wpisano protokół z ostatniego zebrania członków Oddziału
Jak często odbywają się posiedzenia Zarządu Oddziału ....
Jakie księgi przedstawiono do rewizji ....
....
Czy rachunkowość prowadzona jest bieżąco ....
Data ostatniego zapisu ....
(pod ostatnią pozycją zapisu organ przeprowadzający rewizję powinien złożyć swoje podpisy)
Jakie przedstawiono dowody na udokumentowanie zapisów ....
Czy organ kontrolujący sprawdzał zapisy z dokumentami ....
Jaki był wynik sprawdzania zapisów z dokumentami ....
Czy organ kontrolujący sprawdzał wartość formalną i materjalną dokumentów
jaki był wynik tego sprawdzania ....
Czy oddział prowadzi kasy specjalne (Pożyczkową, Pogrzebową i t. p.)
należy wymienić jakie kasy Oddział prowadzi ....
Jak i gdzie przechowywane są dokumenty i księgi ....
Czy Oddział przesłał sprawozdanie kasowe za ostatni rok obrachunkowy ....
(wrazie nie przesłania sprawozdania kasowego, sprawozdanie takie winien sporządzić organ przeprowadzający kontrolę i wraz ze specyfikacją kosztów załączyć do niniejszego sprawozdania)
Czy Oddział wysyła miesięczne wykazy składek ....
Dokładny adres siedziby Oddziału ....
Czy Oddział posiada własną siedzibę ....

Uwagi organu przeprowadzającego rewizję

.... dnia .... 19 ..... r.

Podpisy obecnych przy rewizji. | Rodpisy przeprowadzających rewizję.

załączniki (wymienić) ....

Z życia Oddziałów

ODDZIAŁ NA POW. SOKAL

W dn. 11 listopada r. b. odbyło się pod przewodnictwem kol. Kamińskiego zebranie członków oddziału w liczbie 18 celem uczczenia dnia Święta Narodowego. Zebrani uchwalili jednogłośnie złożyć na Fund. Obrony Narodowej zł. 22.— t. j. po jednym złotym od członka i sumę powyższą wpłacić po otrzymaniu poborów listopadowych. Jednocześnie zebrani wyrazili podziękowanie pp. Kierownikowi Dr. inż. M. Nowarskiemu i drogomistrzom Olszewskiemu i Stalskiemu za fachowe wskazania i pouczenia.

ODDZIAŁ NA POW. BŁONIE

W dn. 25 października r. b. odbyło się pod przewodnictwem prezesa kol. Cichala zebranie oddziału, na którem obecnych było 16 członków, Zebranie zaszczycił swą obecnością sekretarz. Pow. Zarz. Drog. p. Walczak. Zebrani postanowili wznowić, zawieszoną od czerwca r. b. działalność oddziału.

ODDZIAŁ NA POW. RAWA MAZOWIECKĄ

W dn. 25 października r. b. odbyło się pod przewodnictwem p. techn. Gralewskiego przy protokóle p. techn. Lipińskiego zebranie pracowników drogowych. Zebranie w liczbie 20 postanowili wznowić działalność oddziału. Termin następnego zebrania, na które Zarząd Oddziału zaprosił swych przełożonych wyznaczono na 29 listopada r. b.

ODDZIAŁ NA POW. STRYJ.

W dn. 16 sierpnia r. b. odbyło się przy udziale 23 członków Walne Zebranie Oddziału. Po wysłuchaniu sprawozdania Kom. Rew., zebrani do nowego Zarządu powołali: Prezes Jan Marij, sekretarz Antoni Szewczyk, skarbnik Mikołaj Opryszko. Na zastępców powołano: Wasyl Pluwak, Michał Nelnyk, Piotr Symko, Do Kom. Rewizyjnej weszli: Mikolaj Kuszlik, Ilko Dańko i Wasyl Sorɔka. Członkowie oddziału powołali do życia. Kasę Samopomocy, której władze stanowią: prezes-drog. Jan Zatorski, sekretarz — Mikołaj Opryszko, skarbnik drog. Stan. Turski, jako zastępcy: Jan Marij, Szuszlik i Antoni Szewczyk. Komisję Rewizyjną Kasy stanowią: Józef Koszow, Mikolaj Nabirny i Wasyl Pliwak.

Ponadto zebrani uchwalili opodatkować się na Fund. Obrony Narodowej w wysokości 1 zł. przy poborach do 62 zł. i 1.50 przy poborach wyższych.

ODDZIAŁ NA POW. KOŁOMYJA

W dn. 11 października r. b. odbyło się przy udziale 19 członków pod przewodnictwem kol. Wasyłyka Baz. i przy protokule kol. Stefaniuka Michała nadzwyczajne walne zebranie oddziału. Po omówieniu nieudolnej i nie etycznej gospodarki zarządu oddziału, zebrani powołali nowe władze oddziału w następujących składzie: Prezes kol. Bazyli Wasylyk, sekretarz kol. Stefaniuk Michał, skarbnik kol. Soliński Michal, członkowie: kol. Szypuła Stanisław i Czeredaczuk Michał; zastępcy kol. Kurjański Karol i Synydzuk Antoni. Komisja Rewizyjna: kol. Synydzuk Antoni, Biliński Piotr i Pisarnik Jan. Sąd Koleżeński: kol. Winowicz Stefan, Kurjański Karol i Fedosiuk Oleksa. Na wniosek kol. Stefaniuka zebrani przez aklamację postanowili nadać godność Honorowego Prezesa p. inż. Romanowskiemu Kier. Pow. Zarz. Drog.

ODDZIAŁ NA POW. ROPCZYCE

W dn. 11 października r. b. odbyło się przy udziale 34 członków, zebranie oddziału. Zebranym przewodniczył Kier. Pow. Zarz. Drog. Tacrajter. W czasie zebrania p. inż. Tacrajter przypomniał zebranym o obowiązkach pracownika drogowego tak służbowych jak i obywatelskich, zachęcając zebranych do nieustawania w pracy nad dobrem własnym i ogólnym. O racjonalizacji i umiejętnem zorganizowaniu pracy mówił drog. Jasiński. Za troskliwą opieką i objektywne ustosunkowanie się zebrani złożyli podziękowanie Kier. Pow. Zarz. Drog. inż. Tacrajterowi i pp. drogom. Jasińskiemu i Mądro. Oddział opodatkował się na Fundusz Obrony Narodowej.

ODDZIAŁ NA POW. PRZEMYŚLANY

Oddział opodatkował się na Fundusz Obrony Narodowej, w wysokości 1% od poborów brutto na przeciąg 12 miesięcy.

ODDZIAŁ NA POW. KUTNO

Poniżej podajemy pełny tekst listu nadesłanego przez powyższy oddział „Zarząd Oddziału Kutnowskiego składa serdeczne podziękowanie Zarządowi Głównemu i mec. Szulcowi za obronę kol. Wincentego Wojtczaka, gdyż sprawa przy pomocy mec. Szulca wypadła dla Wojtczaka pomyślniej niż w Sądzie Grodzkim w Kutnie. Kol. Wojtczak sam od siebie jak najserdeczniej dziękuje Zarządowi Głównemu, mec. Szulcowi i p. inż. Orzechowskiemu za wydanie zaświadczenia z jaknajlepszą opinją, p. technikowi Sobolowi za dobrą poradę co do prowadzenia sprawy i wszystkim Kolegom za składki na prowadzenie sprawy.“ Nadmieniamy, że kol. Wojtczak miał sprawę karną za śmiertelne przejechanie rowerem.

ODDZIAŁ NA POW. ŁĘCZYCA

Poniżej podajemy notatkę jaka ukazała się w numerze 22 „Ziemia Łęczycka“::

Dróżnicy powiatu Łęczyckiego, zgrupowani od 3-ch lat w Związku Zawodowym Pracowników Dróg Kołowych R. P. im. Marszałka Józefa Piłsudskiego szybko zdążają w nakreślonej przez siebie pracy społecznej i mogą być przykładem ofiarnych wysiłków.

Od chwili zrzeszenia się we własną organizację ogólny poziom wyrobienia obywatelskiego znacznie się podniósł, czego dowodem jest udział w pracach innych organizacyj społecznych. Poza czynną pracą we własnej organizacji, dróżnicy od 2-ch lat są członkami Ligi Powietrznej Państwa oraz Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

W uroczystościach 11 listopada r. b. jako rocznicy odzyskania Niepodległości Rzplitej dróżnicy wzięli czynny udział we własnym zespole plutonu pionierskiego przy Zw. Strzeleckim, zorganizowane-

go dzięki inicjatywie p. inż. Teodora Gałąski, przy wydatnym poparciu p. Starosty Powiatowego. Dowódcą plutonu pionierów jest techn. Józef Rutkowski, ppor. rez. korp. inż. i sap. W tę rocznicę odzyskania Niepodległości wpłynęła na rzecz Fund. Obr. Narodowej kwota 150 zl. z Oddziału Łęczyckiego Zw. Zaw. Prac. Dróg. Kołowych R. P., zebrana z groszowych ofiar szarych dróżników pow. Łęczyckiego, jako solidarny wysiłek nad podniesieniem stanu obronności Państwa.

ODDZIAŁ NA POW. MIŃSK NAZOWIECKI

W dniu 4 października r. b. odbyło się walne zebranie członków oddziału na które łaskawie przybyli p. inż. Romuald Paslawski, kier. pow. zarz. drog. reprezentując jednocześnie p. Starostę Powiatowego oraz pp. K. Chojnacki sekr. zarz. drog. i drogomistrze: R. Kluczyk i J. Kropiwnicki. Dróżników przybyło 26. Zebranym przewodniczył p. inż. R. Paslawski protokół prowadził kol. B. Ruszkowski.

Na zebraniu omawiano sprawy bieżące, po których p. kierownik Pow. Zarz. Drogowego zapoznał zebranych z zarządzeniem Pana Prezesa Rady Ministrów o przestrzeganiu ruchu na drogach publicznych. Zmiany osobowe w Zarządzie oddziału nie nastąpiły. Jednocześnie Zarząd oddziału będąc wyrazicielem jednomyślnej opinii pracowników drogowych, pozwala sobie na tym miejscu złożyć wyrazy podziękowania pp. Staroście Powiatowemu Józefowi Przybyszewskiemu i Kier. Pow. Zarządu Drogowego inż. Romualdowi Paslawskiemu za przyjazne ustosunkowanie się i chęć udzielenia najdalej idących pomocy.

ODDZIAŁ NA POW. ROHATYŃ

Oddział Rohatyński przystąpił do zbierania składek na ufundowanie sztandaru oddziałowego. W tym celu Zarząd Oddziału zwraca się z gorącym apelem do wszystkich oddziałów i członków o przyjście mu z pomocą materjalną celem doprowadzenia powziętej przez siebie myśli do zrealizowania Oddział Rohatyński był zawsze jednym z pierwszych, jakie stawały na wszelkie wezwania, podkreślając, że i nadal od żadnego wezwania się nie uchyli; mamy nadzieję i wierzymy głęboko, że wezwanie oddziału Rohatyńskiego nie pozostanie bez poparcia.

Pamiętajmy, że z bardzo drobnych kwot rosną poważne sumy.

Każda, najmniejsza suma będzie oddziałowi bardzo pomocna. Przekazy pieniężne należy przesyłać pod adresem Tadeusz Napiórkowski poczta Rohatyń.

ODDZIAŁ NA POW. RAWA MAZOWIECKĄ

W dniu 26 października r. b. odbyło się przy udziale 16 członków oraz pp. St. Gralewskiego i A. Lipińskiego zebranie organizacyjne oddziału dla wznowienia działalności. Do tymczasowego Zarządu oddziału wybrani zostali: prezes Stolarek Fr. w.-prezes Okęcki Józef, sekretarz Czernek Jan, skarbnik Warulik Ign., oraz jako reprezentantą Kom. Rewizyjnej Rejesa Bolesława. Po omówieniu spraw bieżących, następnie zebranie oddziału wyznaczono na 29 listopada 1936 r.

ODDZIAŁ NA POW. WADOWICE

W dniu 31 paźździrnika r. b. przy udziale 53 członków odbyło się Walne Zebranie oddziału, na które przybył Kier. Pow. Zarz. Drog. p. inż. Alfred Samalyk. Zebranym przewodniczył Chmielowiec St. Po wysłuchaniu sprawozdań i omówieniu spraw bieżących wybrano Zarząd Oddziału w następującym składzie: prezes Bednarczyk Jan, w.-prezes Łyczak Fr., sekretarz techn. Klossowski Adolf skarbnik techn. Sylik Jerzy, oraz Cisowski J. Barcik H. Na zastępców — Górkiewicz Ferdynand i Miloń Ludwik. Do Komisji Rewizyjnej powołano: Dybuł A., Jordanek J. i Chmiel J. jako zastępca Kapłona Wojciecha. Delegatami na Zjazd Delegatów wyznaczono: techn. Kłossowski Adolf, Błachut And. Musiał Szczepan.

ODDZIAŁ NA POW. AUGUSTÓW

W dniu 15 listopada przy udziale 15 członków odbyło się zebranie organizacyjne oddziału dla wznowienia działalności. Zebranym przewodniczył prezes oddziału kol. Wacław Czyżewski. Po omówieniu spraw bieżących postanowiono prace oddziału wznowić i rozszerzyć.

Wszystkim naszym Kolegom, Członkom Organizacji, oraz tym którzy z nami sympatyzują, dażąc nas swą życzliwością, jak również sympatykom naszego pisma z okazji Świąt Bożego Narodzenia i nadchodzącego Nowego 1937 Roku składamy koleżeńskie życzenia.

Zarząd i Redakcja „Drogowca"

Komunikaty Zarządu Głównego

Wobec zapytań wyjaśniamy, że dróżnikom przysługuje prawo do 8 lub 15 dniowego urlopu płatnego w każdym roku kalendarzowym, zależnie od ilości przepracowanych lat.

Urlop 8 dniowy należy się za pracę do lat 3, za pracę ponad 3 lata przysługuje urlop 15 dniowy.

*

Poleca się wszystkim zarządom oddziałów zgłaszać do Zarządu Głównego wypadki zatrudniania pracowników drogowych ponad normy ustalone odnośnymi rozporządzeniami. Jako normy należy przyjmować 10 godzinny dzień pracy w porze letniej i 6 godzinny w porze zimowej.

*

Zarządzeniem Pana Ministra Poczt i Telegrafów posiadacze dedektorowych aparatów radjowych opłacają począwszy od 1 listopada 1936 r. opłatę radiofoniczną w wysokości 1 zł. miesięcznie. Gwoli sprawiedliwości przypominamy naszym członkom, że w tym duchu był składany Panu Ministrowi Poczt i Telegrafów memorjał Zarz. Głów. ogłoszony w N. 1 (23) „Drogowca".

*

O zaszłych uchybieniach w stosunku do pracowników drogowych z jakiejkolwiek tytułu, prosimy zawiadamiać niezwłocznie Zarząd Główny. Wszystkie tego rodzaju zgłoszenia winny być podpisane przez dwu członków Zarządu Oddziału. Zażaleń anonimowych t. j. nie podpisanych Zarząd Główny nie będzie załatwiał.

*

Sekretariat Zarz. Głównego wyjaśnia, na skutek reklamacji, że pełne komplety „Drogowca" są wysyłane jedynie do oddziałów nie zalegających ze składkami. Dopełnienie brakujących numerów „Drogowca" o które oddziały proszą, po wyrównaniu zaległości, często nie może być załatwiane, gdyż „Drogowiec" jest tłoczony w ilości każdorazowo ustalanej bez przewidywania zapasów, które z biegiem czasu stają się nie użyteczną makulaturą.

*

W dniach 7, 8 i 9 grudnia b. r. bawił w Warszawie Prezes Zarządu Głównego kol. A. Ilnatowicz był przyjęty przez czynniki miarodajne w Ministerstwie Komunikacji, którym złożył postulaty Związku w sprawie przyznania pracownikom drogowym (dróżnikom) ryczałtów za używanie rowerów, zniesienie tłuczenia kamieni w porze zimowej, w sprawie zaopatrzenia pracowników drogowych w odzież zimową. i w sprawie przerw obiadowych w porze letniej. Postulaty Związku znalazły całkowite poparcie.

*

Konto Zarz. Głównego w P.K.O. na Nr. 180.374

Do niniejszego numeru „Drogowca" dołączone są blankiety P.K.O. dla tych oddziałów, które nie otrzymały takowych przy poprzednim numerze. Blankiety P.K.O. prosimy doręczyć skarbnikowi oddziału.

Zarząd Główny zwrócił się do Przewodniczących Wydziałów Powiatowych z prośbą o zarezerwowanie w budżetach sum przeznaczonych dla dróżników samorządowych na te wszystkie dodatki jakie otrzymują dróżnicy wynagradzani z funduszów samorządowych. O poparcie swych zabiegów Zarz. Główny zwrócił się do Kierowników Pow. Zarządów Drogowych.

Interwencje zostały przeprowadzone jedynie w sprawie czynnych Oddziałów.

Pamiętajmy!

O szacunek dla własnej Organizacji walczmy stale, bez przerwy i niezmordowanie.

Szacunek ten to największy nasz atut, to, najsilniejszy argument, to najpotężniejszy oręż w naszym ręku.

Nie walczmy stekiem kalumni, oszczerstw i rozwielmożnionego „chamstwa słowa". Tak jak to piszemy we wstępnym artykule redakcyjnym, spokojem i zrównoważeniem pragniemy realnie uzyskać to, co się należy pracownikowi drogowemu.

Ale na szacunek składa się jakość elementu, który w sumie stanowi Organizację, nasz Związek.

Ta masa zrzeszonych, to wszystko w sumie swej daje Organizację.

Snać prowadzimy pracę rzetelną, pożyteczną, służącą żywotnym interesom pracowni-

ków drogowych, jeśli doprawdy nie ma miesiąca, aby niepowstał jakiś nowy oddział, czy też zdezorganizowany, na nowo rozpoczął swą działalność zawodową.

Szeregi nasze rosną z dnia na dzień. Przystępują do nas coraz częściej, coraz masowiej pracownicy umysłowi!!! Stajemy się w szybkim tempie Organizacją masową.

Coraz powszechniejsze staje się hasło **„Wszyscy drogowcy pod jeden sztandar“.** Ramy statutu rozszerzone zgodnie z wymogami życia, zakreślają śmiałą, ale jakże wspaniałą koncepcję, zjednoczenia pracownika drogowego fizycznego z umysłowym.

Potęga stalowych mięśni z trustem mózgów. Czasem hasła w szybszym tempie nabierają realnych kształtów, jakby to się napozór zdawało.

I w takiej chwili organizacja musi baczną zwrócić uwagę, aby Jej dobre Imię, Powaga, Autorytet na szwank przez kogoś nie został narażony.

Oświadczamy, publicznie, jasno, wyraźnie i kategorycznie „Bronimy członka naszego Związku wtedy, kiedy z przebiegu sprawy wynika, że na obronę zasłużył“.

Inaczej mówiąc bronimy słusznej sprawy. Ale autorytetu naszego nie myślimy narażać wtedy, kiedy uczynek jest godny potępienia.

Wtedy nie można Związkiem się zasłaniać, powoływać się na Jego powagę i siłę. Od takich spraw my z punktu umyjemy ręce.

A członków którzy przez swe nieetyczne, niesolidne, niesumienne postępowanie w pracy swej szkodzą Organizacji Zawodowej publicznie potępimy.

Szacunek dla Organizacji musimy wywalczyć własnemi garściami.

Nie możemy, ani żądać, ani dopominać się o rzeczy które odnośne przepisy o porządku na drogach kołowych nietyle zabraniają, ale wręcz określają jako szkodliwe.

Nie możemy my, pracownicy drogowi, wymagać tego coby mogło kolidować, stać w sprzeczności z porządkiem na naszych drogach.

Obowiązkiem naszym dbać, o to co pieczy naszej zostało powierzone.

A tutaj chodzi o rzecz wielką — o nasze drógi, o stan dróg w Polsce.

Powtarzamy jeszcze raz—o stan dróg w Polsce. Organizacja nasza bacznie śledzić będzie, czy pracownik drogowy świadom jest nietylko swych praw, ale i obowiązków.

Dla Organizacji nie jest rzeczą obojętną, jak pełni swe obowiązki pracownik drogowy.

O tych rzeczach kiedy szeregi nasze, tak szybko wzrastają należy pamiętać, bo o potędze Związku Zawodowego decyduje w pierwszym rzędzie nie tylko „Ilość, ale jakość“.

Jot. Em.

DROGOWIEC

Jakie powinno być pismo zawodowe, ściślej mówiąc jak powinien być redagowany nasz miesięcznik „Drogowiec“? Zapewne takie pytanie nasunęło się nieraz nie tylko Zarządowi Głównemu ale i niejednemu z członków. Zagadnienie doprawdy poważne. Abstrahując, że pismo zawodowe, a ściślej i wyraźniej mówiąc organ Związku Zawodowego, ma odgrywać ważną rolę czysto organizacyjną, nasz „Drogowiec“ biorąc z punktu widzenia, który nam się odrazu rzuca w oczy — materialistycznego, stanowi w budżecie związkowym najpoważniejszą pozycję. I sądzę, że nie dziełem przypadku, ale właśnie czynem przemyślanym i precyzyjnym wczuciem się w intencje wszystkich zrzeszonych pracowników drogowych jest tak wysoka pozycja. Krótko mówiąc, doceniamy znaczenia w wydawaniu własnego Miesięcznika. Drogo nas kosztuje, a jednak chcemy mieć własne pismo!!!

Zbędną tedy jest rzeczą motywować i uzasadniać pożytek jaki płynie z możliwości wydawania własnego organu prasowego.

Jeżeli więc doszliśmy do takiego przekonania, to z kolei należy sobie zadać drugie pytanie: Jak powinien wyglądać ten nasz „Drogowiec“?

Czytelnik mnie zrozumie, że chodzi mi w tym wypadku o treść.

Pomijanie wiadomości, które ogólnie zaszeregowałbym jako rubrykę „Komunikatów“. Tam

więc się znajdą zalecenia Zarządu Głównego, apele, wszystko to, co w sumie stanowi łączność bezpośrednią Zarządu z Członkami. Pomijam także rubrykę „Z życia oddziałów“, co znów jest zwierciadłem i obrazem działalności ujętej wpewne streszczenia zasadniczych komórek życia związkowego.

Jeśli więc wyelimujemy te dwa działy, to pozostanie biorąc cyfry z praktyki 60% treści o charakterze ogólnym ujętej w formę artykułów.

O owe 60% treści rozpoczynam dyskusję.

Jakbyśmy chcieli tę część naszego „Drogowca“ mieć redagowaną.

Odpowiem z góry. Gdyby na to pytanie nadeszły odpowiedzi listowne wszystkich Członków Związku, tak jak ich posiadamy 5000, to 5 tysięcy otrzymalibyśmy różnych odpowiedzi.

Nie zapominajmy bowiem, że „styl to człowiek“. W pierwszym więc rzędzie każdy z piszących ma swój sposób indywidualny wyrażania swych myśli, mało z tego, różny najprzeróżniejszy sposób podejścia do każdego zagadnienia. Ale to wszystko są przeszkody drugorzędne. Trudność w redagowaniu pisma związkowego płynie stąd w pierwszym rzędzie, że bezpartyjne związki zawodowe nie mają jakiegoś ustalonego typu pisma; przetłumaczywszy to na język więcej zrozumiały, bezpartyjne związki zawodowe nie mają określonych ściśle tematów do rozważań i konieczności propagandy pewnych przyjętych już przez ogół *„programów“*. To też w tego rodzaju pismach można z jednej strony piszącemu zachować konieczne poczucie taktu i rozwagi, aby nie obrazić cudzych uczuć i przekonań.

Na jedno trzeba się zgodzić. Pracowniczy ruch zawodowy w przeróżnych swych pismach na jedno kładzie nacisk, na nieprzeładowanie treści, artykułami o charakterze fachowym. Od tego bowiem mamy specjalny typ pisma.

A jaki jest nasz „Drogowiec“?

Odpowiedź znajdziemy częściowo w artykule wstępnym Redakcji.

Nie powtarzając więc przytoczonych argumentów, pragnąłbym podkreślić to, co już na pierwszy rzut oka, można po zapoznaniu się z treścią 2—3 numerów bezsprzecznie stwierdzić. Otóż poza artykułami interesującymi nas bezpośrednio, a więc takimi co poruszają i omawiają nasze bolączki, jak sprawa umundurowania, strawne, przerwa obiadowa, sprawa mieszkaniowa i t. p. ukazało się kilka artykułów o treści więcej ogólnej. Inaczej mówiąc piszemy nie tylko o sobie, ale i naszych najbliższych.

Nie tylko o sprawach pracownika drogowego, ale i o sprawie pracowniczej wogóle. Redaktorowi, rzecz zrozumiała, musi być pozostawiona swoboda. Ale typ pisma musi się wczuwać w istotne potrzeby pracownika drogowego.

Sądząc że nie można i nie wolno ograniczonej ilości szpalt marnować „Humorem“, „Szaradami“ i choćby bardzo ciekawymi „zagadkami“.

Ale sądzę także, że nie mona ciągle i bez przerwy cały numer „Drogowca“ zapełnić na temat umundurowania, mieszkania, i strawnego. Dalej idąc, nie można tylko i wyłącznie najpoważniejszymi tematami, ale dotyczącymi jeno pracownika drogowego przeładować cały numer „Drogowca“.

Wtedy bowiem pismo będzie nosiło tak zwany charakter zamknięty, odgradzając się chińskim murem od tego, co się dzieje po za naszym „podwórkiem“.

A przeszły już te czasy, abyśmy mogli tylko pracować u siebie obojętni co robią inni. Dla pracownika drogowego, a dobrego i świadomego swych praw i obowiązków związkowca nie jest i nie może być obojętna np. ustawa samorządowa. A jeśli nie jest obojętną ustawa samorządowa, to czyż mogą być obce i nieznane zupełnie inne lecz pokrewne związki samorządowe. Czyż może być mu obojętna działalność tych Związków?

Pracownik drogowy musi wiedzieć co dają ubezpieczenia społeczne, musi choć pobieżnie z tą działalnością się zapoznać.

Pracownik drogowy o ile chce skutecznie poważnie i rzeczowo bronić swych praw do życia, musi się liczyć z tym, że „Drogowca“ czytają nietylko członkowie, a jeśli tak, to trzeba ramy jego rozszerzyć, trzeba przynajmniej próbować pisać o sprawie nie tylko nazwanej przeze mnie sprawą drogową, ale i o sprawie pracowniczej wogóle. Szereg zdobyczy wywalczonych przez inne związki, przez świat pracy wogóle, staną się i udziałem nas drogowców.

8-godzinny dzień pracy to nietylko przywilej drogowców, a i zapewnie nie przez nich wywalczony. Wysokość poborów nie tylko zależy od tak lub inaczej postawionej sprawy w naszym Związku, łączy się to wszystko wpewną całość i w pewien generalny stosunek do całego świata pracy, do całego ruchu zawodowego w Polsce.

To też sądzę, że pewna różnorodność i treści i tematów, byle tylko omawianych spokojnie, rzeczowo i poważnie, winna właśnie zapełnić owe 60% naszego „Drogowca“.

Sądzę, że nikt z czytelników nie zakwestjonuje mi rozumowania, że sprawa pracowników drogowych, łączy się jaknajściślej ze sprawą wogóle pracowniczą w Polsce.

Jan Maciejowski

Ubezpieczenia społeczne

Przerwy w ubezpieczeniu a uprawnienia emerytalne

Wobec tego, że ogół ubezpieczonych nie orientuje się należycie co do wpływu przerw w ubezpieczeniu na uprawnienia emerytalne, wyjaśnić należy, co następuje:

W razie przerwy w ubezpieczeniu emerytalnym pracownika umysłowego, trwającej nie dłużej niż 18 miesięcy, uprawnienia emerytalne tego pracownika pozostają w mocy. Jeżeli przerwa w ubezpieczeniu trwa dłużej niż 18 miesięcy uprawnienia emerytalne ustają z wyjątkiem:

1) pozostawania bez pracy, jeżeli pracownik

składał co pół roku zaświadczenie odpowiedniej władzy, stwierdzające niemożność znalezienia odpowiedniego zajęcia;

2) choroby uniemożliwiającej pracę zarobkową;

3) pobierania renty ubezpieczeniowej;

4) służby wojskowej.

W określonych wypadkach wygasłe skutkiem przerwy w ubezpieczeniu prawa emerytalne są przywracane. Mianowicie przywrócenie tych praw następuje, jeśli:

1) po przerwie nie dłużej niż pięcioletniej pracownik przebył we wznowionym ubezpieczeniu co najmniej 12 miesięcy składkowych,

2) po przerwie nie dłuższej niż 10 lat — 24 miesiące składkowe,

3) po przerwie nie dłuższej niż 15 lat — przynajmniej 30 miesięcy składkowych.

Po przerwie w ubezpieczeniu dłuższej niż 15 lat, uprawnienia emerytalne, nabyte przed tą przerwą, nie mogą być przywrócone.

Jeżeli przerwa w ubezpieczeniu trwała ponad 3 lata, a obowiązek ponownego ubezpieczenia miałby powstać po ukończeniu przez pracownika 60 lat życia, wówczas wszelkie ewentualne uprawnienia, wynikające z poprzedniego ubezpieczenia wygasają.

Świadczenia dla pracowników umysłowych na wypadek braku pracy

Łączna wypłata świadczeń pracownikom umysłowym na wypadek braku pracy wyniosła na całym terenie Państwa w ciągu pierwszych ośmiu miesięcy r. b. 7.257.307 zł., w tym wypłaty na terenie województw centralnych wyniosły 3.434.090 zł., na terenie województw wschodnich 494.469 zł., województw zachodnich 2.173.117 zł., północnych 1.155.629 zł.

Liczba zasiłków wypłaconych w sierpniu na terenie województw centralnych wynosiła 4.564, województw wschodnich 940, zachodnich 3.131 i północnych 1.744.

Liczby te świadczą dosadnie o nieproporcjonalnym rozmieszczeniu pracowników umysłowych w poszczególnych województwach.

Załatwianie roszczeń o zasiłki dla bezrobotnych prac. umysłowych

Zakład Ubezpieczeń Społecznych zwraca uwagę bezrobotnych pracowników umysłowych, że formularze i blankiety, potrzebne do zgłaszania roszczeń o świadczenia z powodu braku pracy, wydają ubezpieczalnie społeczne, a w Warszawie również ZUS.

Po przesłaniu przez ubezpieczalnię społeczną do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, zgłoszonego roszczenia, Zakład rozpatruje je i wydaje decyzje, nie wcześniej jednak, niż po upływie miesiąca od daty przesłania. Przypomnieć należy, że świadczenia mogą być przyznane tylko tym ubezpieczonym, którzy przebyli w ubezpieczeniu co najmniej 12 miesięcy składkowych w ciągu dwóch lat, licząc wstecz od dnia utraty zajęcia.

Zawiadomienia o powziętych decyzjach przesyłane są właściwej ubezpieczalni społecznej, za pośrednictwem której również Zakład wypłaca zasiłki, obliczone tylko za pełne miesiące pozostawania bez pracy. Zasiłki wpłaca się miesięcznie z dołu.

Każdy uprawniony do świadczeń z powodu braku pracy zostaje przez ZUS ubezpieczony na wypadek choroby we właściwej ubezpieczalni społecznej i może korzystać ze świadczeń ubezpieczalni (pomoc lecznicza i zasiłki chorobowe) na równi z obowiązkowo ubezpieczonymi. Korzystanie z zasiłków chorobowych jednak powoduje zawieszenie zasiłków przyznanych przez ZUS na okres otrzymywania zasiłków z ubezpieczalni.

Zgłaszanie roszczeń o świadczenia z powodu braku pracy przedawnia się z upływem sześciu miesięcy od dnia powstania uprawnień, t.j. w zasadzie od dnia ustania zatrudnienia.

Jak zabiegać o świadczenia z powodu braku pracy

Wobec tego, że bezrobotni pracownicy umysłowi nie orientują się należycie w formalnościach związanych z uzyskaniem świadczeń z tytułu braku pracy, Zakład Ubezpieczeń Społecznych wyjaśnia co następuje:

Pozostający bez pracy pracownik umysłowy, który pragnie ubiegać się o świadczenie w ZUS, zaopatrzyć się musi w zaświadczenie pracodawcy o ustaniu ostatniego zarządzenia (formularz Nr. 7) i w miarę możności natychmiast zarejestrować się we właściwej instytucji rejestrującej (wojewódzkie biuro Funduszu Pracy lub jego ekspozytura), która wyda legitymację poszukującego pracy. W miejscowościach, w których niema wojewódzkiego biura F.P. lub jego ekspozytury, instytucją rejestrującą jest ubezpieczalnia społeczna, tam zaś, gdzie nie ma ubezpieczalni — najbliższy urząd gminny. Do instytucji rejestrującej pozostający bez pracy zgłaszać się powinien we wskazanych terminach (zasadniczo w połowie i w końcu każdego miesiąca) w celu stwierdzenia dalszego pozostawania bez pracy, a to pod rygorem utraty prawa do świadczeń.

Następnie zgłosić należy do ubezpieczalni społecznej roszczenie, t. j. podanie adresowane do ZUS na odpowiednim druku. Do podania załączyć należy: zaświadczenie pracodawcy o ustaniu ostatniego zatrudnienia, zaświadczenie o stanie rodzinnym, oraz ewent. inne potrzebne dla stwierdzenia wysokości zasiłków dokumenty np. zaświadczenia szkolne dzieci i t. d. Zaświadczenia o stanie rodzinnym wydawane są bezpłatnie: 1) w gminach wiejskich przez urząd gminny, 2) wgminach miejskich przez biuro meldunkowe lub właściciela domu, przy czym w tym wypadku podpis właściciela domu wzgl. administratora musi być poświadczony przez władzę policyjną. Zaświadczenie o stanie rodzinnym nie obowiązuje osób, nie mających członków rodziny na utrzymaniu.

Przy zgłaszaniu roszczenia należy mieć przy sobie celem pokazania w ubezpieczalni legitymację poszukującego pracy.

O powszechność ubezpieczeń społecznych

Potrzeba istnienia ubezpieczeń społecznych, jako ochrony przed nieprzewidzianymi z góry wypadkami losowymi, uzyskała już w społeczeństwie

prawo obywatelstwa i pewne zrozumienie. Nie chcą jej zrozumieć i negują jej podstawy jedynie, ci, dla których stały się ubezpieczenia hamulcem dla osobistych interesów, sprzecznych z interesami ogólno-społecznymi, pewnym ciężarem bez widomych zysków materialnych.

Niestety, podstawowa zasada ubezpieczeniowa, powszechność, której całkowita realizacja jest palącym nakazem chwili, wciąż jeszcze jest niedocenienia i lekceważenia. Świadczą o tym liczne przykłady:.

Ubezpieczeniu społecznemu nie podlegają m. in. pracownicy, których zarobki są więcej niż skromne, chałupnicy i robotnicy rolni. Jednocześnie z ubezpieczeń społecznych są wyłączeni dobrze uposażeni pracownicy pewnych instytucji i uprzywilejowanych, jak Bank Polski, Państwowy Bank Rolny, Bank Gospodarstwa Krajowego, Pocztowa Kasa Oszczędności, Polskie Koleje Państwowe, Monopole Państwowe (Spirytusowy, Tytoniowy i Solny), samorządy i t. p. Pracownicy ci korzystają z własnego ubezpieczenia zastępczego, które zostało im ustawowo zagwarantowane. *Trwałość i ciągłość podstaw finansowych ubezpieczenia zastępczego stoi pod znakiem zapytania.* Należy bowiem przewidzieć, iż dochody ubezpieczeń zastępczych nie zwiększą się w przyszłości w tym stopniu, co wydatki. Po latach ta sama niemal ilościowo armia pracowników instytucji wyłączonych będzie musiała utrzymywać ze swych składek, zachowanych również mniej więcej na tym samym poziomie, znacznie większą, niż obecnie, liczbę rencistów.

Czy leży to w granicach możliwości finansowych pracowników wyłączonych? Czy zdołają oni udźwignąć samodzielnie cały ciężar świadczeń w ubezpieczeniu zastępczym? Czy — po niewczasie — w ciężkich chwilach, nie zrodzi się wśród dzisiejszych zwolenników włączenia chęć fuzji z ubezpieczeniami społecznymi w Polsce?

Fuzja taka — wcześniej, czy później — musi nastąpić. Należy połączyć i zespolić w jednym kierunku wszystkie wysiłki w dziedzinie ubezpieczeń społecznych. Im liczniej będzie reprezentowany w ubezpieczeniach świat pracy, tym mocniejsze podstawy materialne i moralne zostaną stworzone dla pomocy w wypadkach losowych.

Całkowite skasowanie barier, wyłączających z ubezpieczenia pewne grupy pracowników, zniesienie górnej granicy uposażenia, policzalnego na składki ubezpieczeniowe, likwidacja ubezpieczeń zastępczych — oto są drogi do realizacji idei powszechności ubezpieczeń społecznych.

Wprowadzenie w życie tej zasady, to postulat, którego realizacji winien się domagać —w imię sprawiedliwości społecznej — cały świat pracy.

Rozszerzenie zasięgu ubezpieczeń społecznych na wszystkich ludzi pracy, bez względu na to, czy pracują oni w warsztatach i biurach, czy na roli, czy wreszcie w wyłączonych dziś instytucjach finansowych, samorządowych i in. — zapewni pomoc w wypadkach losowych już nie kilku, a dwudziestu kilku milionom osób, utrzymujących się w Polsce z pracy zarobkowej.

Poza korzyściami materialnymi, wynikającymi z tego stanu rzeczy dla całego świata pracy, osiągnie się tą drogą nie mniej poważny sukces moralny. Wprowadzenie w życie zasady powszechności ubezpieczeń społecznych doprowadzi do skasowania — w pewnym przynajmniej stopniu — uprzywilejowania z tytułu lepszych możliwości zarobkowych. W obliczu prawa, które by zrealizowało tę zasadę, wszelkie różnice społeczne na terenie ubezpieczeniowym zostałyby wreszcie zniwelowane.

Dzięki takiej reformie, łatwy dostęp do lekarza, posiadającego nastawienie społeczne, mieć będą również sfery najuboższe, które dotąd z lecznictwa ubezpieczeniowego korzystają tylko częściowo lub są go zupełnie pozbawione. W ten sposób pomoc lekarska ubiezpieczeń społecznych stanie się poważnym czynnikiem do realizacji idei powszechności służby zdrowia, które z punktu widzenia interesów zarówno państwowych, jak i społecznych, ma olbrzymie znaczenie.

Jeśli chcemy uchronić ludzi pracy *przed zdeklasowaniem* — musimy im dać to, czego najbardziej potrzebują, t. j. zabezpieczenia na wypadek nieszczęść losowych, jak choroba, kalectwa, brak pracy, śmierć i t. p. Tego rodzaju gwarancje ustawowe dają ubezpieczenia społeczne, w przeciwieństwie do opieki filantropijnej, troszczącej się jedynie o ludzi, którzy *już są zdeklasowani*.

To nic, że egoistyczne interesy pewnych grup społecznych są sprzeczne z interesami ogółu. To nic, że ci, którzy zarabiają dużo, nie potrzebują— powiedzmy — uciekać się do lecznictwa ubezpieczeniowego, gdyż stać ich na prywatnych najdroższych lekarzy. Drogą zastosowania wobec nich przymusu należy tych ludzi uczyć zasady solidarności i wzajemności w wymianie usług.

Zasada ta przeszła już próbę ogniową za granicą, w krajach, których ustawodawstwo stoi na wyższym poziomie, niż w Polsce.

PRZEDPŁATA roczna — **3,50** zł., kwartalna — **90** gr., miesięczna — **30** gr.
Członkowie Związku otrzymują „Drogowca" bezpłatnie.
OGŁOSZENIA: Okładki: IV str. 300 zł. II i III — 250 zł., za tekstem str. 200 zł.
Ogłoszenia artykułowe i w tekście **25%** drożej.

Wydawca: **Zarz. Gł. Zw. Zaw. Prac. Dróg Koł. R.P. Im. Marsz. J. Piłsudskiego**
Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Nowogrodzka 23 m. 4 tel. 7.22-32
Redaktor Naczelny i odpowiedzialny Jan Maciejowski

Zakłady Drukarskie „Kolumna", Warszawa, Nowy Świat 39 tel. 2.78-52.